

Facel Vega Facellia (FA) 1959-60

NEVS-brevet torsdag 25 juli
Föregående onsdag 24 juli

DAGENS NYHETER.

1. Nevs får grönt ljus att sälja i Kina

Andreas Lindberg Publicerad 2019-07-19

Biltillverkaren Nevs, som tidigare saknat certifiering att sälja sina kommande elbilar i Kina, har nu fått grönt ljus. Produktionen ska inledningsvis pågå från juli fram till vintern – då upphör arbetet för att fabrikens kapacitet ska utökas.



Nevs får grönt ljus att sälja bilar i Kina.

DN rapporterade tidigare i veckan att Nevs skulle påbörja serieproduktionen av sin första elbil 9-3 EV, men att de saknade certifiering och tillstånd att sälja bilen i Kina.

Nu har licensen kommit på plats, berättar Nevs kommunikationschef Fredrik Fryklund som menar att den uteblivna licensen aldrig varit ett bekymmer.

– Egentligen betyder det ingenting eftersom det är en del i planeringen. Det är lika självklart som när du bygger ett hus och ska ha en hiss i huset, du måste få hissen godkänd. Det här har inte påverkat någonting i planeringen.

Produktionsstarten har sedan 2017 skjutits upp i flera omgångar. Men nu är det dags enligt Fryklund.

– Den startar precis nu i juli, serietillverkningen drar igång då. Sedan vet jag inte om det är på någon högre fart men nu är det klart att dra igång på allvar så att säga. Men det har inte påverkats av den här certifieringen, säger han.

Vad har varit anledningen till att ni skjutit på tillverkningen?

– Det är ingen hemlighet att förra året och de senaste åren har vi haft brist på likviditet, vi har inte haft pengar att betala alla maskiner och utrustningar. Det har försenat det här men sedan årsskiftet när vi har Evergrande som delägare har de sett till att vi betalt allt det här.

Men produktionen kommer inte vara i gång särskilt länge innan den stoppas för att man ska kunna utöka fabrikens kapacitet. Det kommer att ske ”någon gång i vinter”, berättar Fredrik Fryklund.

– Vi kan producera 50.000 bilar i den här fabriken. Evergrand har mycket större ambitioner än så, och så är ju fabriken förberedd att byggas ut till det fyrdubbla.

Hur många bilar kan ni bygga?

– Kapaciteten blir 200.000 bilar. Sedan kommer det säkert bli ett delvis nytt modellprogram som evergrand och Nevs tar fram, säger Fryklund.



2. Volvo Cars återkallar en halv miljon bilar – kan börja brinna

TT, DI

Publicerad: 20 juli 2019, 15:56

Volvo återkallar drygt en halv miljon bilar globalt, varav 86.000 i Sverige. Orsaken är en felaktig motorkomponent som i värsta fall kan leda till att bilen börjar brinna.



Felet beror på insugningsröret till motorn, en plastkomponent, som kan smälta av värmeutvecklingen i motorrummet.

”I ett fåtal fall har det lett till en motorbrand”, säger Stefan Elfström, presstalesperson på Volvo Cars.

De bilar som berörs är från 2014-2019 med fyrcylindriga dieselmotorer. Hit hör bland annat populära modeller som V40, V60, V70, S80, XC60 och XC90.

”Det är dieselvarianterna av de modellerna.”

Totalt rör det sig om 507.000 bilar världen över som återkallas, varav 86.000 i Sverige. Volvo kommer att skicka brev till samtliga bilägare för att göra dem uppmärksamma på om det förekommer något onormalt beteende i motorn. Hur och när felet kommer att åtgärdas är ännu inte klart.

”Vi arbetar fortfarande på en teknisk lösning av problemet. Fram till dess ber vi våra kunder vara uppmärksamma på eventuella felmeddelanden som härrör sig till motorn. Utan felmeddelanden är bilen säker att köra”, säger Stefan Elfström.

Tidigare i veckan redovisade Volvo Cars det försäljningsmässigt bästa halvåret i bolagets historia. Men biltillverkarens resultat och lönsamhet minskade i det andra kvartalet och bolaget tvingas att ta till sparpaket på 2 miljarder kronor för att få bukt med kostnaderna.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Tack och hej, Volvo V40 – sista exemplaret har nu byggts

Mattias Rabe

19 juli 2019

Efter sju år är det nu slut. Volvo V40 går in i bilhimlen som en av märkets mest populära modeller på senare år. I veckan byggdes det sista V40-exemplaret.



667 530 exemplar av Volvos populära modell i C-segmentet – V40 – blev byggda i Volvos fabrik i belgiska Gent. Det sista av dem alla byggdes och rullade av produktionsbandet under torsdagen. Den flamländska premiärministern Kris Peeters fick äran att köra sista V40:n, en röd bil som vi tyvärr inte har bilder på, av bandet under pompa och ståt.

Vi har däremot bilder från fabriken där personalen visar upp sig med några av de sista V40-exemplaren.

Volvo V40 började tillverkas i fabriken den 14 maj 2012, bara ett par månader efter världspremiärvisningen på bilsalongen i Genève. Själva marknadsintroduktionen påbörjades under hösten samma år, det vill säga några månader efter det att vi lade vantarna på ett exemplar för första gången, en D2-diesel.







Toppåret för V40 i Gent-fabriken var 2014 då personalen satte samman 112 852 exemplar.

Modellen kom till för att agera avlösare till två modeller, nämligen både C30 och V50. Den var ingen tredörrars nischbil som C30 var, och den var inte heller en kombi som V50, däremot var det ett mellanting med sin femdörrars halvkombikaross.

Ansvarig för formerna var Volvos dåvarande designchef Peter Horbury som numera är design-ansvarig för Geely Auto Group. Han hann faktiskt lämna Volvo innan V40 lanserades.

V40 är sista Volvo-modell att använda sig av Ford-teknik. Modellen baserades nämligen på Fords globala C1-plattform, om än i något modifierat utförande. Det gör V40 till syskonbil till bland annat Ford Focus och förrförra generationen Mazda 3.

Volvo V40 kom även i ett ”vildmarksutförande”, som vi kallade den vid presentationen hösten 2012, det vill säga V40 Cross Country. Denna, liksom vanliga V40, genomgick ett antal smärre uppdateringar genom åren samt en betydligt större under 2016 som gjorde en hel del för utseendet, inte minst i fronten där strålkastarna fick ”Tors hammare”.

Men nu är det alltså över – kapitlet om Volvo V40. En av Volvos storsäljare de senaste åren har pensionerats och hur framtiden ser ut vet vi inte exakt. Andra modeller kommer att fylla tomrummet, bland annat en Volvo-variant av Polestar 2. Och med tanke på rådande suv-trend är XC40 även den en bil som är tänkt att fylla hålet efter V40, men till ett betydligt högre pris.

På fabriksarbetarna i Gent-fabriken går det dock ingen nöd efter V40:s försvinnande. De har fullt upp med att bygga V60 och XC40 varav sistnämndas produktionstakt är tänkt att fördubblas mot slutet av 2019.



Volvo V40 fick omgående förhöjd markfrigång och namntillägget Cross Country.
Här ses den ansiktslyfta versionen, modellår 2017.



GALLERI
Volvo V40 (Cross Country) 2013-2019
17 bilder

ViBilägare

4. Volvo kan utveckla nya SUV-modeller

Publicerad 2019-07-20, 8:34

text Carl Hempel

I en presskonferens förklarar Volvos vd Håkan Samuelsson att det kan komma helt nya bilmodeller i form av en stor och en liten SUV.



Trots en rekordomsättning första halvåret 2019 så minskades vinsten för Volvo. Men detta verkar inte stoppat biltillverkarens planer på nya bilmodeller. Under en presskonferens fick Volvos vd Håkan Samuelsson frågan om det är aktuellt att lägga till något nytt i utbudet.

Efter att ha förklarat att strategin är att växa inom bolagets ”kärnsegment” och att man hade kapacitet att producera över 800 000 bilar, vilket varit målet, förklarade Håkan Samuelsson att det kan komma ytterligare nya modeller:

”Vi utesluter inte tillägg till våra kärnsegment, som SUV-segmentet.

Just nu tittar vi på vad det finns för möjligheter där. Det är inte omöjligt att det kommer komma en större och kanske en mindre. Det kommer att bli en överraskning för framtiden," sade Håkan Samuelsson.

Volvos SUV-modeller XC40, XC60 och XC90 har sålt väldigt bra på marknaden och står för drygt 60 procent av försäljningen.

Rekordomsättning för Volvo

360c är Volvos självkörande framtidsvision

Bilfrågan: Varför ingen tempmätare i Volvo?

Volvo C60 Cabriolet – så kan den se ut

ALLT OM BILAR

5. TEST: Mercedes växlar upp med roligt extrasteg

Publicerad 18 jul 2019 07:00 **av Oskar Krüger**

A-klass har fått ett mellansteg i väntan på värstingen AMG A 45. Med sjuväxlad dubbel-kopplingslåda, 306 hästkrafter och oändliga funktioner är det här inte en bil som inte vill hamna skuggan.



Mercedes-AMG A 35

Avgassmällarna ekar högljutt i dalgångarna längs Mallorcas västkust. Växellådans täta steg gör att dessa ljud frekvent hörs då det smattrar vid varje nedväxling. Däcken etsar sig fast i den fläckvis våta, nyasfalterade, asfalten utan märkbara ingrepp av antispinnsystemet. Något som imponerar, för även om AMG A 35 är fyrhjulsdriven är det ändå 306 hästkrafter och 400 Nm som levereras från den ettriga två liters turbofyran under huven.

Den sjuväxlade dubbelkopplingslådan som är fintrimmad för modellen ger inte bara upphov till välljudande nedväxlingar – utan ger mycket till hela körupplevelsen. Växlingspaddlarna på AMG-ratten känner jag igen från prestandakombin, E 63 S och när jag trycker in högerpaddeln när lamporna som indikerar när jag ska växla lyser fullt ut i head-up displayen smäller det till lagom i hela bilen när den högre växeln kuggar i. Gränsen mellan extra racingkänsla och känslan över att bilen tar sönder sig själv är hårfin men här har tyskarna hittat precis rätt.

Ett förarsäte endast för långbenta

Växlingspaddlarna är inte den enda detaljen som är tagen från större och kraftigare AMG-modeller. Ratten som paddlarna sitter på och den hårda skalstolen känns även de direkt tagna från monsterkombin E 63 S som vi för övrigt testade i fjol. Trots stolarnas hårdhet fungerade de förvånansvärt bra under längre sträckor under det testet och det är heller inte obekvämt i lilla AMG A 35. Och när det bjuds på körning på tätt kurviga vägar håller stolarna en på plats med sitt rejäla sidostöd och sin kraftiga skålning.

Nackdelen för en kortindivid som mig själv, 166 centimeter, är att jag bara precis når pedalerna med stolen i främsta läget. Mercedes har heller inte förstört fjädringskomforten utan A 35 har en behaglig komfort med de elektroniskt ställbara dämparna i det mjukaste läget. Men chassit är styvare än hos vanliga A-klassen.



Modifierat chassi

Överlag är bussningarna hårdare och stötdämpningen är även den överlag styvare. I framvagnen sitter det en stärkande plåt under motorn i stället för en plastkåpa och i framvagnens undre triangellänkar finner vi en uniball på vardera sida. Dessa tillsammans med extra förstyvningsstag gör framvagnen mer rigid vilket resulterar i en mer direkt styrning med bättre känsla. Och styrningen i A 35 är riktigt skarp och har en kommunikativ känsla.

De tyska ingenjörerna har heller inte glömt bort bakvagnen utan har även här modifierat chassit genom att bulta fast bakaxeln i karossen utan bussning. Fram och bak är krängningshämmarna hårdare än i vanliga A-klass. Mercedes-AMG har utvecklat A 35 samtidigt som kommande A 45. Den senare en ännu mer hårdhudad och brutal prestandabil med en bit över 400 hästkrafter. Förmodligen är det därför A 35:an fått så många förbättrade komponenter jämfört med en vanlig A- klass. 306 hästkrafter är mycket även om det är drygt 100 hästkrafter färre än i kommande värstingen.

LÄS ÄVEN: Experten: 15 bästa småbilarna jag kört

Acceleration som saknar umf

Motorvolymen är samma som i förra A 45 men är inte en nedtrimmad versionen av gamla motorn. Istället är det A 250 som stått grund för den turboladdade fyran på 1 991 kubik. 0-100 km/h anges till 4,7 sekunder. Om det är en arbetsskada eller om A 35 upplevs så trygg vet jag inte men under accelerationen saknar jag lite umf. För på de andra punkterna upplevs det här som en riktig AMG och Mercedes-AMG har gjort det svårt för sig att motivera kunder till att köpa en 45 i stället.

Om det inte är just accelerationen man är ute efter. För att få stopp på ekipaget som har en begränsad toppfart på 250 km/h är A 35 utrustad med lika stora bromsar som förra A 45. Det innebär 350 mm skivor fram och 330 mm bak. Ventilerade och borrade, så klart. Oken fram har fyra kolvar och oken bak har en. I enlighet med nyare bilar från AMG sitter en kopia av Porsches Sport Chrono-vred på ratten där körlägena ställs in. Men Mercedes har även satt dit två genvägsknappar på vänstersidan av ratten som kan konfigureras för att snabbare ändra exempelvis stötdämparna, växellådan eller öppna och stänga spjällen i avgassystemet.

LÄS MER: Nya BMW X6 chockar med mycket hög svansföring



Ingen halvmjäkig mellanmjölksmodell

Tack vare, eller på grund av, Mercedes nya infotainmentsystem MBUX domineras interiören av bildskärmar. Det är ett bra system men funktionerna upplevs oändliga och viss tid för invänjning krävs även för den mest teknikinbitna köparen.

Resterande interiör följer MBUX:s moderna inslag och gör vistelsen bakom ratten trevlig även under moderat körning. Mercedes-AMG A 35 4Matic är inte någon billig bil med sina 421 900 kronor i grundpris men prispåslaget på 73 000 kronor jämfört med 224 hästkrafter starka A 250 4Matic känns helt rimligt. Men vill du ha vingarna som provkörningsbilen har får du slanta upp 17 900 kronor extra för AMG Aerodynamikpaket.

För att ha den värsta GTI-bilen på marknaden får du vänta tills AMG A 45 kommer senare i år. Men tro inte att A 35 är någon halvmjäkig mellanmjölksmodell, det är den inte. A 35 är en riktigt rolig bil!



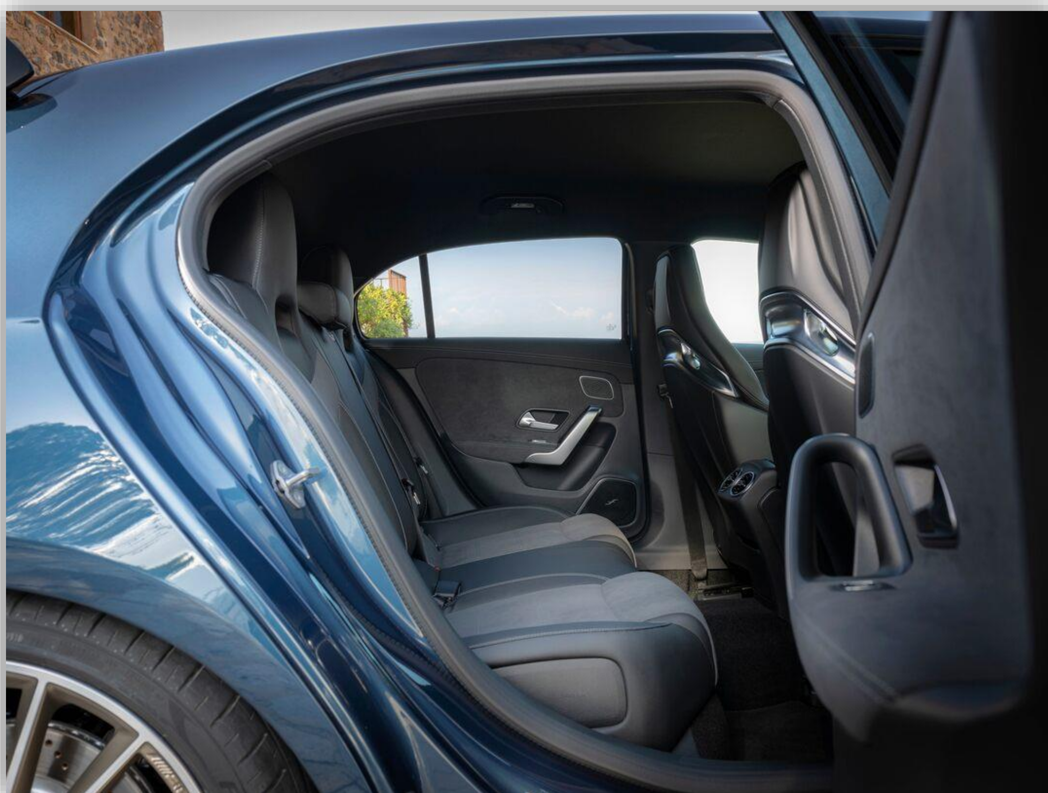
Köregenskaper: 

AMG A35 har slipade köregenskaper från grunden där chassit har fått många justeringar jämfört med vanliga A-klassen. Styrningen är direkt och har bra med känsla. 306 hästkrafter är mycket men A35 känns ändå inte så snabb som den borde.



Säkerhet:

A35 har samma säkerhetsutrustning som vanliga A-klassen vilket är bra då mycket av tekniken är tagen från Mercedes större modeller. A-klass har i princip alla system som finns på marknaden och enda nackdelen är att de flesta kostar extra.



Design:

Nya A-klassen är snygg och aerodynamikpaketet som provkörda A35:an har passar riktigt bra med vingen i bak och vingarna på frontspoilern. Interiört är A35 klassledande med en snygg skärmlösning och bra designspråk rakt igenom.



Komfort:

Komforten blir alltid lidande när en bil konverteras åt det sportigare hållet. Men Mercedes har gjort det bra för A35 har en okej komfort. Sportstolarna är hårda men jag får ingen värk under längre körningar.



Ekonomi:

422 900 kronor är mycket pengar för en golfklassare och det går inte att komma ifrån. Lika roliga alternativ som Hyundai i30N och Renault Megane RS finns för nästan 100 000 kronor mindre. Plus för A35 är att automatlåda och fyrhjulsdrift är standard.

Totalt: 18 (av 25)

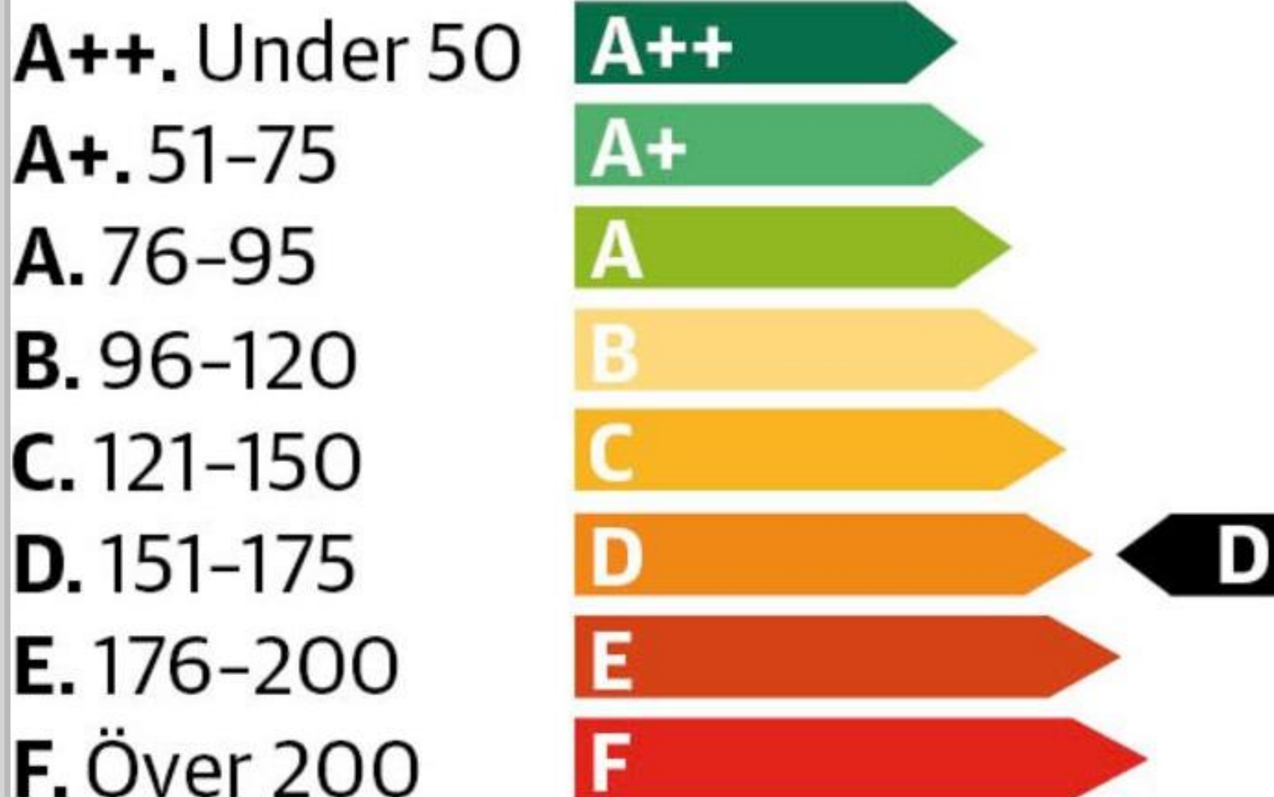
Två konkurrenter:

Seat Leon Cupra 5D DSG7

Kommentar: Seat Cupra kommer några hästkrafter kort med sina 290 och saknar även fyrhjulsdrift. Stor prisskillnad men inte lika stor skillnad i körglädje.
Pris: 334 900 kronor.

Honda Civic Type R

Kommentar: Det är inte för intet som Civic Type R vann Teknikens Världs stora bilpris och kom på en femte plats i senaste bankalaset. Men A 35 är modernare och en trevligare bil att leva med.
Pris: 350 500 kronor.



Med ett koldioxidutsläpp på 167 gram/km får Mercedes AMG A35 ett D-betyg.

MERCEDES AMG A 35

Miljö

Koldioxidutsläpp: 167 gram/km.

Bensinförbrukning: 0,73 liter/100 km.

Miljöförmåner: Ej bonusberättigad.

Ekonomi

Pris: 422 900 kronor.

Årlig fordonsskatt: 6 939 kronor.

Bränslekostnad **2 000 mil/år:** XXX kronor.

Servicekostnad 3 år/6 000 mil: Ingen uppgift.

Garantier: Nybil 2 år, vagnskada 3 år, genomrostningsgaranti 30 år, lackgaranti 2 år.

Teknik

Motor: 4 cylindrar, 1,991 liter, 306 hk vid 5 800 varv/min, 400 Nm vid 3 000-4.000 varv/min.

Drivning: fyrhjulsdrift.

Växellåda: 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Acceleration 0-100 km/h: 4,7 sekunder.

Toppfart: 250 km/h.

Mått/vikt

Längd/bredd/höjd: 444/180/141 centimeter.

Bagagevolym: 370-1 210 liter.

Maximal släpvagnsvikt: 0 kilo.



6. Nytt utsläppstest: Mercedes dieselmotor glänser med toppresultat

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-07-11 14:02, uppdaterad 2019-07-11 15:59

Det har hänt mycket med utsläppen från nya förbränningsbilar de senaste åren. I nästa vecka publicerar vi ett test där vi redan nu kan avslöja att dieseldrivna Mercedes C-klass, med en nyutvecklad motor, lyckas betydligt mycket bättre än dieselbilar tidigare gjort i liknande tester. Nu kommer nya testresultat från Green NCAP, som listar miljöprestandan för flera nya bilmodeller med olika bränslen. Mer om hur testerna går till finns nedan.



I den senaste testomgången blir elbilen Nissan Leaf enda modellen med toppresultatet fem stjärnor. Men då ska vi komma ihåg att Green NCAP bara tar hänsyn till "tank-to-wheel" – alltså utsläppen från när bilen laddas och körs. Än så länge räknar inte Green NCAP på "well-to-wheel", där också utsläppen från produktionen tas med, och som vi vet kräver batteritillverkningen ganska mycket resurser.

"Vi hoppas kunna ta med 'well-to-wheel"-utsläpp och på lång sikt även utsläppen från hela livscykeln för bilarna för att kunna ge ett ännu mer realistiskt resultat åt konsumenterna", skriver Green NCAP.

Toppresultat för Mercedes

Dieselbilarna Renault Scénic dCi 150 och Mercedes C 220 d 4Matic får båda tre stjärnor, vilket är betydligt bättre än dieselbilar fått tidigare i samma test, och i jämförelse med andra dieselbilar är det ett toppresultat.

Audi A7 Sportback 50 TDI fick bara en stjärna när den testades och Volkswagen Golf 1,6 TDI blev helt utan stjärnor (!) i en tidigare testomgång.

"De senaste åren har dieseln klassats som ett smutsigt bränsle men Mercedes visar att det inte behöver vara så", skriver Green NCAP.

Bilen är ganska energieffektiv för att vara förbränningsdriven och har ordentlig avgasrening som ger låga utsläpp.



Gasbilen bara trestjärnig

Gasbilar brukar ofta marknadsföras som riktigt klimatsmarta och de kan kapa koldioxidutsläppen jämfört med att köra på bensin rejält. Men i det här testet får Audi A4 g-tron bara tre stjärnor – samma som dieselbilarna. Det beror på att bilen testats i Europa på "vanlig" fordonsgas, inte svensk biogas som har bättre klimatprestanda.

Betyget blir också sämre eftersom bilen kan köras på bensin i nödfall och då blir utsläppen betydligt högre.

Apropå bensin fanns även Opel Astra med i jämförelsen med bensinmotorn, och den får hela fyra stjärnor.

Så testas bilarna

Green NCAP består av flera delmoment. Dels testas bilens utsläpp i labb och verklig trafik, och dels betygsätts energieffektiviteten. Tillsammans ligger siffrorna till grund för ett stjärnbetyg (1–5).

Första delmomentet heter Clean Air Index och här mäts olika typer av utsläpp, bland annat kväveoxider, kolmonoxid och partiklar. Labbtestet kompletteras av en testrunda i verklig trafik.

Andra delmomentet heter Energy Efficiency Index och går ut på att testa hur effektiva bilarna är på att omvandla energi till rörelse. Här ligger elbilarna generellt sett bäst till.

Bakom Green NCAP står en mängd europeiska trafik- och transportmyndigheter samt några intresseorganisationer, bland annat tyska ADAC, ett slags motsvarighet till svenska Motormännen. Testbilarna väljs inte ut av biltillverkarna och de testas i flera oberoende laboratorium som inte kontrolleras av biltillverkarna.

Hittills har 17 bilar testats och du kan se resultatet här nedan.

Hela listan: Alla testade bilar

Gulmarkerade bilar är nya i senaste omgången.

Bilmodell	Bränsle	Betyg
Nissan Leaf	El	5
Opel Corsa 1,0	Bensin	4
Mercedes C 220 d 4Matic	Diesel	3
Audi A4 Avant g-tron	Gas/bensin	3
Renault Scénic dCi 150	Diesel	3

BMW i3	El	5
Hyundai Ioniq	El	5
Volkswagen Up GTI	Bensin	4
BMW X1 sDrive18d	Diesel	3
Mercedes A 200	Bensin	3
Ford Fiesta Ecoboost (Euro 6d Temp)	Bensin	2
Audi A7 Sportback 50 TDI	Diesel	1
Subaru Outback 2,5 CVT	Bensin	1
Volvo XC40 T5 AWD	Bensin	1
Fiat Panda Twinair	Bensin	0
Ford Fiesta Ecoboost (Euro 6b)	Bensin	0
Volkswagen Golf 1,6 TDI	Diesel	0

Källa: Green NCAP



Flera biltillverkare misslyckas totalt i dieseltest – Volvo ligger illa till



Nytt dieseltest med skrämmande resultat: Inte en enda bilmodell godkänd



Nytt dieseltest avslöjar låga utsläpp även i verklig trafik – BMW i topp

ALLT OM BILAR

7. Bättre, tuffare och snabbare – nya Corvette Stingray C8

Av Selma Jennervall

Publicerad 19 jul 2019 17:00

Corvette Stingray C8 har presenterats och nu väntas Chevrolet ta upp kampen med de traditionella supersportbilarna. De har satsat hårdare än någonsin – ikoniska Stingray har vässats till ordentligt.



FILM: New Chevrolet Corvette Stingray 2020 (no sound)

Chevrolet Corvette är en ikon inom sportbilsvärlden som få andra bilar kan mäta sig med. Redan 1953 kom första generationen, alltså tio år innan Porsche 911 – den kanske största ikonen av dem alla – dök upp för första gången.

Genom åren har vi sett sju generationer Corvette komma och gå, den ena vackrare än andra, några brutalare än övriga, men alla med en gemensam detalj – föraren har alltid haft motorn framför sig. För det mesta har motorn varit en V8, men i första generationen hade faktiskt instegsalternativet en 3,9 liter stor rak sexa.

Men nu, 66 år efter introduktionen av Corvette, presenteras åttonde generationen Corvette som naturligtvis bär generationsbeteckningen C8. Med denna sprillans nya bil siktar General Motors och Chevrolet högre än någonsin då de har gett sig ut på jakt efter de traditionella supersportbilarna i klassen.



FILM: [New Chevrolet Corvette Stingray 2020 presentation]

Motorn har nämligen flyttat bak och numera har föraren den bakom sig. Nya Corvette, som behåller Stingray-beteckningen, är alltså en mittmotorbil för att få bättre viktfördelning och därmed bättre köregenskaper. Det har även påverkar bilens utseende, trots det är nya Corvette omisskännligt just en Corvette. Den må likna exempelvis en Ferrari, men vissa typiska Corvette-detaljer avslöjar bilen.

Levererar 502 hästkrafter

Under den stora glashuven bak på bilen sitter nya LT2-motorn, en small block-V8 på 6,2 liter som redan i grundutförandet har torrsumpssmörjning med tre tillhörande returoljepumpar. Chevrolet hävdar att det gör bilen än mer duglig för hård bankörning.

V8:an levererar 502 hästkrafter vid 6 450 r/min och 637 newtonmeter vid 5 150 r/min till bak-hjulen som drar nytta av kraftfördelningen hos en diffbroms. Det kan jämföras med utgående Corvette Stingray som i grundutförandet har 466 hästkrafter och 630 newtonmeter.

Transmissionen består av Chevrolets första åttaväxlade dubbelkopplingslåda som även kan opereras manuellt via paddlar på ratten. Växelväljaren, som inte är en traditionell ”knopp”, är elektronisk och saknar mekanisk koppling med själva växellådan. Lådan beskriver man som blixt-rande snabb.

Accelererar snabbare än någonsin

Bilen kan försättas i sex olika lägen – Weather, Tour, Sport och Track samt de två nya lägena MyMode och Z. De två sistnämnda är konfigurerbara av användaren, Z-läget är det bredare där även motor- och växlingskaraktären kan skräddarsys.

Några exakta prestandauppgifter bjuder inte Chevrolet på ännu, men de berättar i alla fall att nya Corvette Stingray utrustad med prestandapaketet Z51 gör 0-60 mph (0-97 km/h), med launch control-teknik, på under tre sekunder. När förra generationen Corvette Stingray kom för sex år sedan gjorde den 0-100 km/h på 4,2 sekunder. Det har med andra ord hänt en del sedan dess.

Frontsplittern och bakvingen genererar över 180 kilos marktryck för att hålla bilen kvar på vägen, men ibland vill man låta den lyfta lite också. Det har Chevrolet löst genom att man kan öka markfrigången fram med 40 millimeter. 2,8 sekunder senare kan man köra över exempelvis gupp utan att behöva riskera detaljer i fronten. Systemet fungerar i upp till 39 km/h och sam-verkar med bilens navigationssystem. Upp till tusen positioner där bilens front behöver höjas kan lagras så att bilen själv höjer sig vid dessa platser.



Nya Corvette är 463 centimeter lång vilket gör den dryga decimetern längre än sin föregångare. På bredden mäter den 193,4 centimeter och på höjden 123,4 centimeter. Axelavståndet har vuxit med drygt en centimeter till totalt 272,2 centimeter.

Priset inte avslöjat än

Torrvikten ligger på 1 530 kilo och ”lastutrymmet”, två stycken, rymmer sammanlagt 356,8 liter. Standardhjulen fram är 19 tum höga och klädda med 245/35-gummin medan de bakre är 305 millimeter breda 20-tummare 30-profil. De bakre fälgarna är elva tum breda, de främre 8,5 tum. Bakom hjulen sitter 321 millimeter stora bromsskivor fram och 339 millimeter bak, som ökar till 345 respektive 350 millimeter om tillvalet Z51 har kryssats i.

Nya Chevrolet Corvette Stingray börjar tillverkas senare i år som årsmodell 2020. Någon exakt prislapp har inte Chevrolet presenterat, men de avslöjar att priserna börjar under 60 000 dollar, det vill säga knappt 560 000 kronor.

Vid senare tillfälle kommer fler modellversioner att presenteras, bland annat cabrioleten och – inte minst – prestandaversionerna Z06 och ZR1.



GALLERI

Chevrolet Corvette Stingray 2020 (C8)

87 bilder



8. Bygg din egen Chevrolet Corvette Stingray C8

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-07-19, 15:48, uppdaterad 2019-07-19, 17:28

Visst är det kul att välja bland olika tillval och kulörer? Knappt har nya Corvette med mitt-motor-V8 presenterats förrän du nu kan bygga din egen favoritversion.



Med så många roliga tillval blir nog flertalet Corvette Stingray betydligt dyrare än baspriset.

Det ryktas att nya Chevrolet Corvette Stingray C8 ska få ett pris som börjar strax under 60.000 dollar. Men efter att ha tittat på Corvettes nyöppnade "bygg-din-bil" konfigurator så gissar vi att de flesta bilar blir betydligt dyrare än så.

Bland valmöjligheterna finns 12 exteriörkulörer, sex olika typer av fälgar och väldig massa varianter av inredningval, material, stolar och klädsel. Det märks att Chevrolet verkligen har försökt att höja den upplevda kvalitetskänslan i interiören.



Bakom motorn, i ett ganska smalt bagageutrymme finns det precis plats för en golfbag. Viktig egenskap för en Corvette!



Valmöjligheterna och kombinationerna är nästan oändliga när det gäller utformningen av interiören. Det märks att Chevrolet eftersträvat en bättre, upplevd kvalitetskänsla.

Bland valmöjligheterna finns det också en hyggligt stor bakvinge som man kan lägga till, liksom en lägre frontspoiler. Mycket att botanisera bland och för de som undrar så ska nya Corvette Stingray säljas i Europa. I vilken form är dock inte känd. GM ska även bygga högerstyrda modeller för Storbritannien.



Det finns 12 olika exteriöra kulörer att välja mellan.

Chevrolet Corvette C8 får mittmotor-V8 med 850 hk – kommer 2019

Läcka: Chevrolet Corvette med mittmotor – CAD-ritning avslöjar LT7 V8

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Chevrolet visar nya Corvette Cabriolet

Mattias Rabe 19 juli 2019

I samband med världspremiären av nya Corvette Stingray passade Chevrolet på att även hastigt visa upp nya Corvette Stingray Cabriolet.



Normalt är det coupéversionen som visas upp först. Så var det till exempel när generation C7 av Corvette presenterades 2013. I början av året var det världspremiär för coupén, som förvisso har avtagbart tak, och två månader senare var det stor premiär för cabrioleten.

Något i den stilen blir det även nu när generation C8 tar vid. I natt presenterades nya Corvette Stingray i coupéutförande och cabrioleten får sin egen stund i rampljuset vid ett senare tillfälle. Men Chevrolet kunde ändå inte riktigt hålla sig. I slutet av den långa presentationen tog den amerikanska biltillverkaren tillfället i akt att visa några bilder på nya Corvette Stingray Cabriolet (och banbilen C8.R). Det är dessa bilder du ser här.

Medan coupén har manuellt avtagbart tag likt en gammal targamodell har cabrioleten en elektriskt fällbar tygsufflett som öppnar upp betydligt mer över kupéutrymmet. På bilderna ser vi också en helt annan formgivning än vad vi är van vid från tidigare Corvette Cabriolet-generationer. Det är inte lika platt bakom förare och passagerare. Två stora pucklar med en låg vindskiva mellan. Anledningen till denna förändring är så klart motorn placering som från och med nya generationen är bakom sittbrunnen.

Maskinen i cabrioleten är densamma som i coupén, det vill säga den nya V8:an på 6,2 liter som i grundutförande ger 497 hästkrafter och 502 hästkrafter med Z51-prestandapaketet. Något sämre, dock inte med mycket, prestandasiffror kan vi räkna med jämfört med coupén, så även en högre prislapp, sannolikt närmare 70 000 dollar än de ”under 60 000 dollar” som Chevrolet beskrev coupéns prisbild som.







NyTeknik

10. Stor ökning av laddbara bilar förutspås

John Edgren 2019-07-19 11:38

En flod av elektrifierande fordon är förestående. Enligt Transport & Environment kommer biltillverkarna år 2021 erbjuda hela 214 modeller – mer än en tredubbling mot dagens utbud i Europa.



Organisationen representerar ett 60-tal europeiska organisationer, primärt miljögrupper. Nu förutspår Transport & Environment en explosion av utbudet elektrifierade modeller under de kommande tre åren. Vid slutet av 2018 kunde Europas bilköpare välja mellan ett 60-tal elektrifierade bilmodeller – enligt T&E:s kalkyl kommer biltillverkarna år 2021 erbjuda hela 214 modeller, mer än en tredubbling mot i dag.

Deras analys baseras på data från marknadsundersökningsföretaget IHS Markit. T&E konstaterar att de flesta av biltillverkarna nu är redo för att fullt ut omfamna elektrifieringen – men för att kunna överge bensin och diesel måste ländernas regeringar se till att det finns skattemässiga incitament samt en fungerande laddinfrastruktur på plats.

92 elbilar och 118 laddhybrider

2021 kommer biltillverkarna ha ett utbud bestående av 92 helt elektrifierade modeller samt 118 laddhybrider. Och om utvecklingen följer prognosen så har 22 procent av de tillverkade fordonen år 2025 ett uttag för laddsladden.

Västeuropa, med länderna Tyskland, Frankrike, Spanien och Italien kommer stå för den största produktionen – men 2025 är det Slovakien som förutspås ha den högsta andelen elektrifierade bilar per capita. Även Tjeckien och Ungern kommer utgöra betydande produktionscentra. Storbritanniens roll är dock svår att förutsäga innan EU-utträdet är avklarat. Ett annat viktigt område är batteritillverkning, där Europa är på väg att ta ett rejält kliv. Redan i dag är 16 anläggningar för litiumjonbattericeller planerade.

"Avgörande ögonblick"

– Det här är ett avgörande ögonblick för Europas bilindustri. Biltillverkarna investerar 145 miljarder euro i elektrifiering – och batteritillverkningen kommer äntligen till Europa. Framgångar inom det här området är en industriell topprioritering för EU. Vi behöver skicka en tydlig signal till industrin att det inte finns någon återvändo, och komma överens om att fasa ut försäljningen av bensin- och dieselbilar i städer, nationellt såväl som på EU-nivå. Förbränningsmotorns tid går mot sitt slut, säger Lucien Mathieu, analytiker inom transport och mobilitet hos Transport & Environment på deras hemsida.

NyTeknik

11. Studie: Elnätet måste bli smartare för att klara elbilar

Linda Nohrstedt

2019-07-19 06:00

Dagens elnät klarar att 42 procent av bilarna i ett kvarter är laddbara utan att transformatorn måste bytas ut. Men om alla bilar laddas på kvällen blir det problem. Det visar ett nytt ex-jobb.



Ingenjörsstudenterna Sara Wänéus och Catherine Östergren har i sitt ex-jobbundersökt elnätbolagens beredskap för en storskalig elektrifiering i transportsektorn. 45 nätbolag har svarat på enkätfrågorna.

Svaren visar att anslutning av ny laddinfrastruktur främst ger kapacitetsbrist i elnätet på kvartersnivå. Dessutom har nätbolagen dålig koll på var i näten hemmaladdning sker eftersom det inte finns något krav på registrering när hushåll köper laddboxar.

Exjobbet har gjorts i ett samarbete mellan elkraftsbranschens intresseorganisationen Power Circle och Uppsala universitet. Daniel Kulin, exjobbarnas handledare på Power Circle, tycker att det mest förvånande resultatet är att nätbolagen inte har bättre beredskap för elektrifiering i transportsektorn.

– Enkäten visar att 30 procent av nätbolagen inte vidtar några åtgärder i dag för att höja effekten. Här ser vi att Sverige ligger efter. Vårt elsystem är gammalt och kan inte riktigt möta upp teknikutvecklingen på fordonssidan. Politikerna behöver ge nätbolagen förutsättningar för att göra investeringar, säger han.

"Kraftigt överdimensionerat elnät"

Tidigare i år presenterade Power Circle en prognos som säger att Sverige kommer att ha omkring 2,5 miljoner laddbara fordon år 2030. I simuleringar har exjobbarna Sara Wänéus och Catherine Östergren undersökt hur ett fiktivt kvarter skulle påverkas om antalet elbilar successivt ökar till motsvarande andel. Det fiktiva kvarteret omfattade 121 hushåll i olika storlekar i Sundsvall och simuleringarna sträckte sig från 2019 till 2030.

Resultaten visar att toppeffekten i kvarteret ökade markant när antalet elbilar steg. Effektuttaget ökade snabbare än kvarterets användning av elenergi, till stor del på grund av att elbilsladdning brukar ske när samhällets övriga effektuttag är som störst.

Transformatorn i kvarteret klarade dock den ökande andelen elbilar utan att bli överlastad i simuleringen. Men toppeffekten närmade sig snabbt transformatorns beräknade kapacitet. Exjobbarna konstaterar att transformatorn kanske inte skulle räcka till om granskningen hade sträckt sig längre än till 2030.

– Vi slogs av hur kraftigt överdimensionerat elnätet är och hur sällan topplast inträffar, säger Sara Wänéus.

Realtidsmätning krävs vid transformatorstationerna

I en särskild analys simulerades ett worst case-scenario där alla elbilar i kvarteret laddades på kvällarna. Då skulle transformatorn utsättas för skadlig överbelastning under vissa perioder under vintern.

Här skulle smart styrning av elbilsladdningen kunna spela en viktig roll, enligt exjobbarna och Power Circle.

– Det finns en otrolig potential i smart laddning bara elnätet skulle kunna svara upp mot de moderna komponenterna och digitaliseras så att det kan ge styrsignaler, säger Sara Wänéus.

Med sådan smart styrning skulle transportsektorn kunna elektrifieras på ett mer kostnadseffektivt sätt, menar Daniel Kulin. Men det krävs att realtidsmätning införs vid transformatorstationerna.

Ska kartlägga olika beredskap

– Om elnätet vore smart kunde det ge en signal när kärnan i transformatorn börjar bli varm. Då kan en prissignal skickas så att laddboxarna får en möjlighet att styra ner sig. I dag styrs laddboxarna mot husets huvudsäkring, men systemets flaskhals sitter högre upp i elnätet, säger Daniel Kulin.

Exjobbets resultat står i samklang med Ny Tekniks rapportering från förra åretom hur elnätet skulle klara om dagens alla fem miljoner personbilar blev laddbara. Flera experter bedömde då att det främst är lokalt som flaskhalsar riskerar att uppstå. Även då efterfrågades smart laddstyrning för att minska effektbehovet.

Power Circle kommer att använda exjobbet i ett framtida projekt som syftar till att kartlägga varför nätbolagen har så olika beredskap för elektrifieringen i transportsektorn.

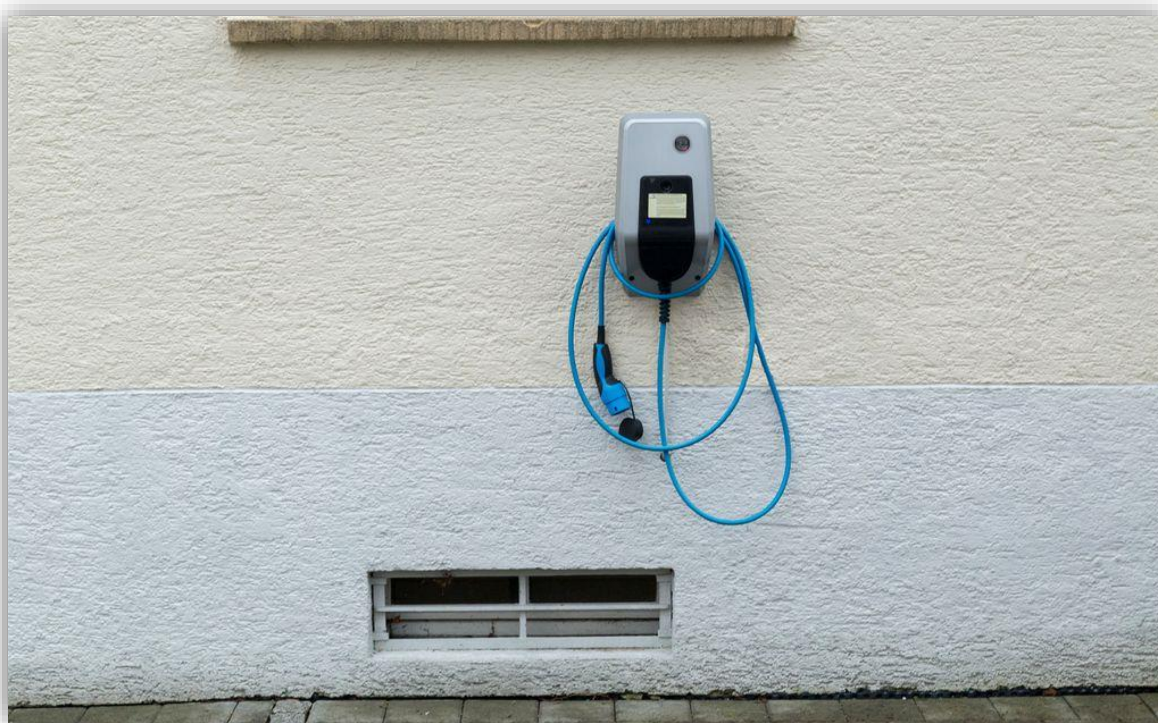
LINDA NOHRSTEDT



12. Laddbox för elbil kan bli standard i alla nya hem i Storbritannien

Av Anders Jansson, Publicerad 2019-07-19, 15:45

Storbritannien kan bli det första landet i världen som inför lagstadgade laddplatser för elbilar i alla nybyggda bostäder.



Den brittiska regeringen har lagt fram ett lagförslag på att alla parkeringsplatser som anläggs vid nyproducerade bostäder måste kunna erbjuda laddmöjlighet för en elbil. Laddarna ska ha en minimumeffekt på 7kW och vara försedda med en kontakt som passar alla nuvarande elbilar på marknaden.

Förslaget införs som ett led i att förbereda landets laddinfrastruktur inför den massiva efterfrågan av elfordon som väntas framöver då förbud mot försäljning av nya bensin och dieselbilar träder ikraft 2040. Förbudet kan dock enligt vissa bedömare komma införas betydligt tidigare och kanske redan till 2030 eller 2035.

Totalt förutspås 35 miljoner elbilar rulla i Storbritannien år 2050 och möjligheten att kunna ladda hemma är det bekvämaste och billigaste alternativet för konsumenterna, enligt den brittiska regeringen.

Även övriga byggnader som lokaler och kontor som nyproduceras eller genomgår mer omfattande renovering och har mer än tio parkeringsplatser ska tvingas installera en laddplats på var femte parkeringsplats.

Kostnaden för att anlägga en laddplats i samband med nyproduktion beräknas till omkring 10.000 kronor per plats. Detta ska jämföras med de drygt 20.000 kronor det i genomsnitt kostar att installera en laddplats vid en redan befintlig byggnad.

Om förslaget går igenom innebär det att köpare av nybyggda bostäder inte behöver utnyttja regeringens bidrag till hemmaladdare som hittills har betalats ut för omkring 100.000 installationer.

ALLT OM BILAR

13. Här är de hetaste bilarna på andrahandsmarknaden

Av Selma Jennervall

Publicerad 18 jul 2019 09:30

I takt med ökat utbud har priserna på elbilar på andrahandsmarknaden gått ner. Blocket har summerat första halvåret och ser en tydlig trend – intresset för miljöbilar är högre än någonsin. Dessutom avslöjar de vilket bilmärke svenskarna söker mest på.



Audi A7 Sportback.

Vi har tidigare skrivit om att intresset för laddbara bilar i Sverige ökar stadigt. Nu har andrahandsmarknaden Blocket summerat första halvåret, och allt tyder på att det gäller även där.

– Efterfrågan på begagnade miljöbilar i Sverige fortsätter att gå upp. Omställningen från diesel- och bensinbilar till mer miljövänliga alternativ som laddhybrider och elbilar har lagt i en extra växel första halvåret, säger Tero Marjamäki, pressansvarig på Blocket.

Påverkar priserna

I takt med ett ökat utbud av elbilar har priserna gått ned med 20 procent, meddelar Blocket. Men detsamma gäller inte hybriderna, där priserna i stället gått upp med 19 procent.

Prisuppgången gäller även diesel- och bensinbilar. Där har det höjts med 3 respektive 17 procent.

Trots priser som gått upp så är försäljningstakten på andrahandsmarknaden fortsatt hög, och 37 procent av alla bilar på Blocket säljs inom en vecka.

De här säljer snabbast på Blocket

Förutom det ökade intresset för miljöbilar går det också att ta fram vilka bilmärken som säljer snabbast i sex olika prisklasser.

Blocket har dessutom sammanställt en topp 10-lista över vilka bilar vi svenskar sökt efter mest när vi letat på andrahandsmarknaden.

MEST SÖKTA BILMÄRKEN 1 JANUARI – 30 JUNI 2019

1. BMW
2. Volvo
3. Mercedes-Benz
4. Saab
5. Porsche
6. Audi
7. Chevrolet
8. Toyota
9. Ford
10. Jaguar

SNABBAST SÄLJANDE MODELLERNA 0 – 20 000 KRONOR

1. Skoda Fabia, 16 000 kronor, 2005, 74 procent
2. Opel Astra, 19 900 kronor, 2004, 66 procent
3. Peugeot 206, 17 900 kronor, 2006, 65 procent
4. Volkswagen Polo, 9 500 kronor, 2000, 65 procent
5. Ford Ka, 7 000 kronor, 2003, 64 procent

Blockets kommentar: *Skoda Fabia har blivit en riktigt populär billig småbil bland svenskarna. Den finns i många utföranden, där den vanligast säljande på Blocket är en med 1,2 liters motor och årsmodell 2005.*

SNABBAST SÄLJANDE MODELLERNA 20 – 50 000 KRONOR

1. Nissan Navara, 40 000 kronor, 2004, 65 procent
2. Volkswagen Passat, 27 500 kronor, 2006, 65 procent
3. Citroën C4, 29 900 kronor, 2007, 61 procent
4. Toyota Aygo, 26 000 kronor, 2007, 58 procent
5. Kia Ceed, 30 000 kronor, 2007, 57 procent

Blockets kommentar: *Nissan Navara är en storlastande pickup. Driftsäker och stark. Många tycker den är en praktisk bil när saker ska fixas, den är även robust och har blivit eftersökt.*



Volkswagen Up!.

SNABBAST SÄLJANDE MODELLERNA 50 – 100 000 KRONOR

1. Volkswagen Up!, 68 200 kronor, 2014, 46 procent
2. Mitsubishi L200, 69 900 kronor, 2007, 45 procent
3. Honda CR-V, 59 900 kronor, 2006, 44 procent
4. Saab 9-5, 50 000 kronor, 2009, 44 procent
5. Hyundai Santa Fe, 51 950 kronor, 2006, 44 procent

Blockets kommentar: *Volkswagen up är VW:s minsta modell, men erbjuder ändå helt okej med utrymme. Har många smarta finesser och bra säkerhetsegenskaper.*

SNABBAST SÄLJANDE MODELLERNA 100 – 200 000 KRONOR

1. Toyota Hilux, 173 950 kronor, 2012, 47 procent
2. Mercedes-Benz C 180, 159 400 kronor, 2012, 44 procent
3. Opel Zafira, 129 000 kronor, 2014, 43 procent
4. Audi A6, 179 000 kronor, 2013, 42 procent
5. Volkswagen Sharan, 159 000 kronor, 2012, 41 procent

Blockets kommentar: *Redan namnet på Toyotas pick-up Hilux avslöjar dess egenskaper. Hilux står nämligen för ”high” och ”luxury”. Den finns i flera modeller och har blivit populär bland annat för hög komfort och stort lastutrymme.*

SNABBAST SÄLJANDE MODELLERNA 200 – 300 000 KRONOR

1. Audi A7, 239 900 kronor, 2011, 39 procent
2. BMW 530, 239 000 kronor, 2013, 38 procent
3. Audi Q7, 299 000 kronor, 2013, 38 procent
4. Volkswagen Touareg, 215 000 kronor, 2012, 37 procent
5. Mercedes-Benz E 220, 274 500 kronor, 2015, 37 procent

Blockets kommentar: *Audi A7 är Audis populäraste modell på begagnatmarknaden och ligger etta bland dyrare premiumbilar när det gäller hur snabbt de säljs.*

SNABBAST SÄLJANDE MODELLERNA 300 – 500 000 KRONOR

1. Kia Sorento, 309 000 kronor, 2014, 37 procent
2. Mercedes-Benz C 200, 314 950 kronor, 2011, 33 procent
3. BMW M2, 469 000 kronor, 2017, 33 procent
4. Skoda Kodiaq, 339 900 kronor, 2018, 32 procent
5. Lexus NX300H, 319 900 kronor, 2016, 32 procent

Blockets kommentar: *Kia Sorento är Kias största modell och finns med plats för sju. Kom i sin första generation 2002 och har genom åren förbättrats och förfinats. Mycket bil för pengarna och man får plats med hela familjen och rikligt med packning för fritidsaktiviteter och semestrar.*

Av Selma Jennervall



14. Husbilsägare slipper ny skattechock efter nyår – får bibehållen skatt

Publicerad 2019-07-19, 14:40

"Vi kan pusta ut," säger Tomas Haglund, ordförande för Husvagnsbranschens Riksförbund, HRF. Enligt det ursprungliga förslaget skulle en 3,5-tons husbil få en årlig skatt på 28000–35.000 kronor.



När det nya systemet för fordonsskatt, bonus/malus, infördes 1 juli 2018 innebar det väsentligt höjd skatt för de flesta nya fordon. Men för husbilarna var det bara början, 1 september 2019 införs den nya WLTP-metoden för att mäta CO2-utsläpp. De högre siffrorna ligger i sin tur till grund för den nya fordonsskatten som börjar gälla efter årsskiftet 2019/2020.

Höstens nya regler skulle innebära att en nyregistrerad 3,5-tons husbil – som i snitt körs under 700 mil om året – skulle få liknande skatt som en lastbil som kör 10.000-tals mil per år. Fordonsskatten för husbilar skulle höjas till 28.000–35.000 kronor.

Men nu pekar allt mot att den nya skattechocken inte blir av. Det har cirkulerat motstridiga uppgifter under början av juli men enligt Husvagnsbranschens Riksförbund, HRF, är hotet mot husbilarna undanröjt.

"Branschen, husbilsägarna och camping-Sverige kan pusta ut," berättar Tomas Haglund, ordförande för Husvagnsbranschens Riksförbund. "Den nya skatten på 28.000–35.000 kronor per år för en 3,5-tons husbil hade varit ett dråpslag mot husbilen som semesterform med, sett över tid, även stora konsekvenser för landets besöksnäring."

Det var i mars som Husvagnsbranschens Riksförbund påbörjade opinionskampanjen "Husbilskampen" för en rättvisare beskattning av husbilen. Inom ramen för denna har HRF genomfört ett antal aktiviteter för att påverka lagstiftande politiker, beredande myndigheter och ansvariga departement. HRF har även haft stöd av branschorganisationen Svensk Camping, intresseorganisationen Caravan Club och i ett senare skede även Husbilsklubben.

"Som branschorganisation har HRF blivit starkare genom detta gemensamma arbete, men vi har också dragit lärdom hur viktigt det är att bevaka och sätta sig in i politiska beslut som påverkar branschens förutsättningar," säger Tomas Haglund,. "Nu ser vi fram mot att fler väljer husbilen som semesterform och tackar alla som ställt upp i Husbilskampen för en rättvisare beskattning av husbilen."

Husbilar som registreras från 1 januari 2020 ska få samma skatt som föregående modeller haft tidigare.

Feber

15. Toyota visar upp eldrivna minibussar

Av Wille Wilhelmsson 2019-07-19 kl 09:40

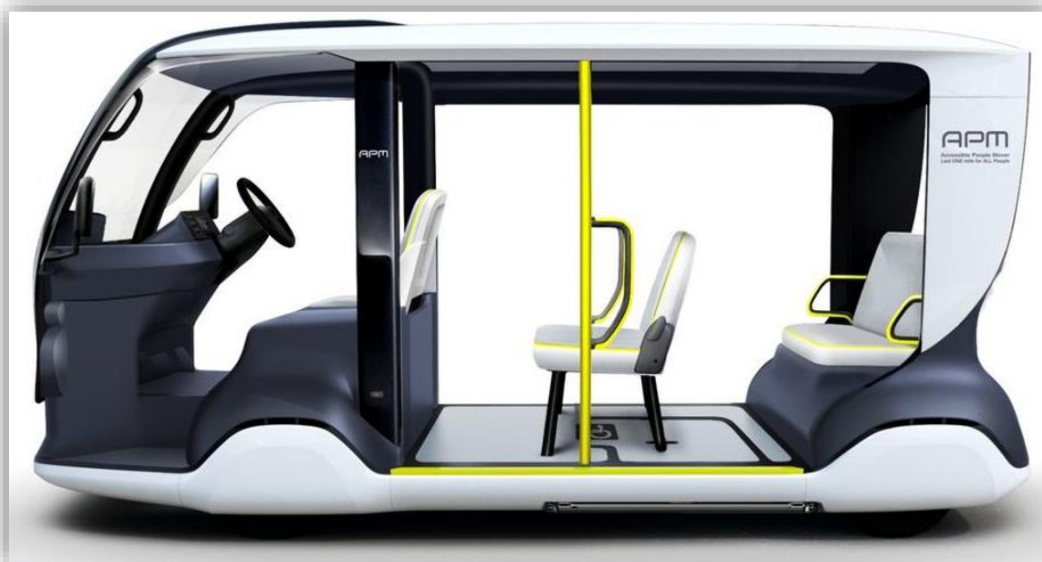
Kommer transportera atleter och andra på OS 2020



Nästa år arrangeras Sommar-OS i Tokyo och inför det har Toyota tagit fram ett golfbils-liknande fordon som är tänkta att transportera passagerare i OS-byn, på arenor och andra ställen där atleter och andra funktionärer på OS befinner sig.

Det handlar om ett eldrivet fordon utan väggar med plats för en chaufför och fem passagerare. Fordonet har en maxhastighet på cirka 20 km/h och en räckvidd på 100 kilometer. Toyota kallar fordonet för APM (Accessible People Mover) och det ska vara anpassat så att rörelsehindrade passagerare ska kunna få med sig sin rullstol eller andra hjälpmedel.

Toyota har tidigare visat upp både robotar och bränslecells-drivna bussar som kommer att användas under arrangemanget. OS i Tokyo drar igång 24 juli 2020 och håller på fram till 8 augusti.

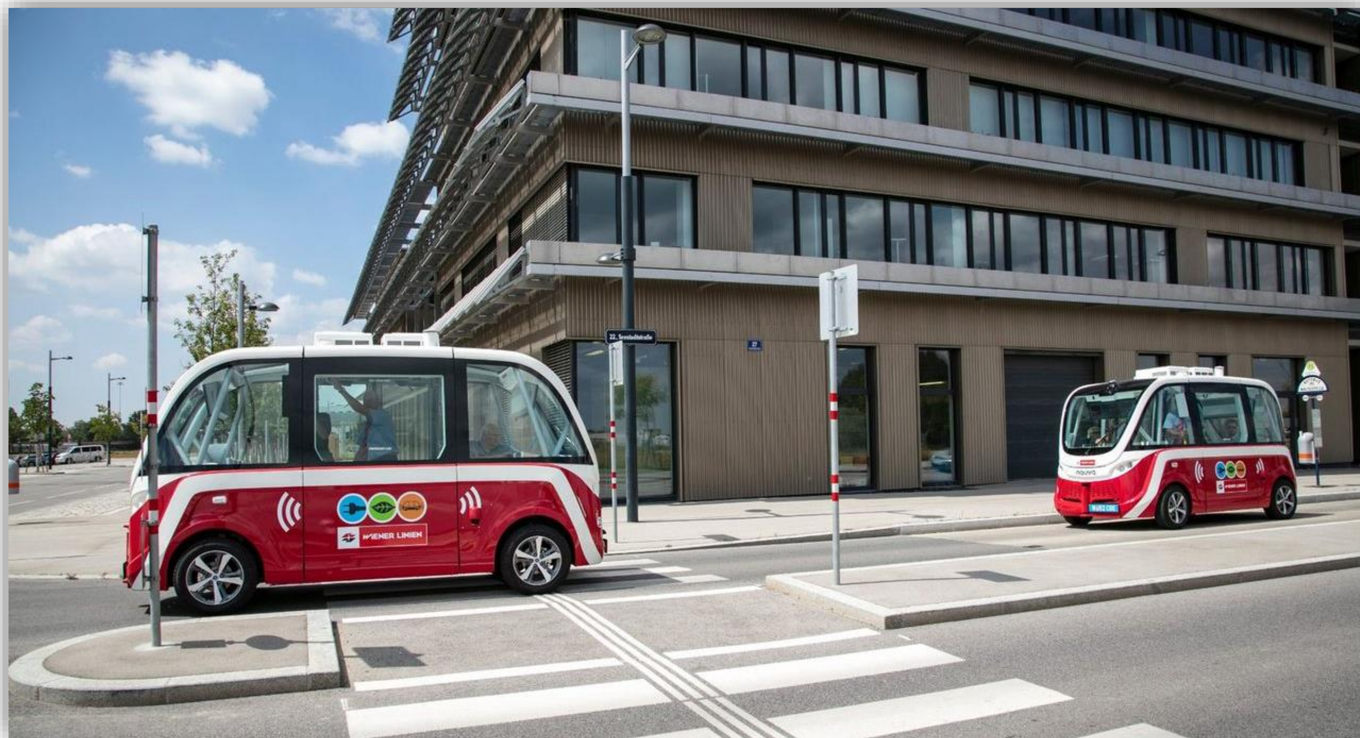


Feber

16. Wien pausar sina självkörande bussar

Av Wille Wilhelmsson 2019-07-19 kl 16:20

Efter olycka med gående



Här nedan kan ni kolla in Wiener Liniens självkörande minibussar från Navya lite närmare. Har ni lite koll på tyska så kan det underlätta.

FILM: [***https://youtu.be/NC3XWh2rTcs***](https://youtu.be/NC3XWh2rTcs)

Runt om i världen pågår det flera experiment där man testar självkörande fordon i kollektivtrafik men i Wien har dessa tester nu pausats tillfälligt. Anledningen till det är att en av deras självkörande minibussar var inblandad i en olycka igår.

Det är än så länge inte fastställt vem som var ansvarig för olyckan då en kvinna verkar ha gått rätt in en av de självkörande bussarna när hon skulle passera över gatan. Bussen ska ha kört i 12 km/h när olyckan skedde. Bussarna är framtagna av det franska startupföretaget Navya och enligt dem ska flera vittnen ha uppgett att kvinnan som var inblandad i olyckan gick över gatan med hörlurar på samtidigt som hon tittade ner i sin mobiltelefon. Kvinnan ska enbart ha fått lättare skador på sitt knä vid händelsen. En talesperson för Navya säger efter olyckan:

"Even though this incident ended without too much damage, we take it seriously. We are already analyzing the logs of the incidents in order to shed light on what happened. For this reason, the buses remain in the garage until they are clarified"

Det är oklart när Navyas självkörande minibussar kan börja rulla igen men jag antar att utredningen kan ta ett tag. Av de uppgifterna som finns tillgängliga för tillfället låter det som om kvinnan var vållande till olyckan men hur det exakt ligger till får vi nog vänta ett tag med att få reda på.



17. Volvos ellastbilar ska drivas av batterier från Samsung

Av Anders Jansson, Publicerad 2019-07-19, 09:20

Volvokoncernen har ingått en strategisk allians med den sydkoreanska teknikjätten Samsung SDI för att utveckla batterier till Volvos elektriska lastbilar. Samarbetet omfattar gemensam utveckling av batteripaket som är speciellt anpassade för Volvos ellastbilar. Samsung SDI ska tillhandahålla battericeller och moduler som sedan monteras i Volvos produktion av elektrifierade lastbilar.



"Vi välkomnar den expertis som Samsung SDI bidrar med till Volvokoncernen. Genom att använda Samsungs omfattande kunskap kring batteriteknik stärker vi ytterligare vår redan avancerade elektromobilitetsteknik", säger Andrea Fuder, inköpschef för Volvokoncernen.

Volvo levererade tidigare i år sina första två ellastbilar av modellen Volvo FL Electric. De två lastbilarna, en sopbil och en distributionslastbil, ingår i en förserie som utvecklats i samverkan med utvalda företag. Serietillverkning av Volvo FL Electric och den kraftigare Volvo FE Electric kommer att påbörjas i liten skala under andra halvåret 2019.



Volvos självkörande lastbil har fått sitt första jobb: ”En idealisk miljö”

NyTeknik

18. Amerikanernas autonoma system utmanar Scania

John Edgren

2019-07-18 16:46

Peloton Technology har utvecklat tekniken som låter en helt förarlös lastbil följa efter ett annat fordon med chaufför. Bland de tunga investerarna finns bland andra Volvo Group.



Den autonoma lastbilen följer den mänskligt framförda första lastbilen.

Konceptet platooning bygger på att lastbilar med hjälp av autonom teknik kan färdas i täta konvojer, vilket ger en minskad bränsleförbrukning. Under ett symposium i Orlando, Florida avslöjade Peloton Technology sitt nya system för platooning. Det Silicon Valley-baserade bolagets lösning innebär att en förarlös lastbil på upp till 14,9 ton följer i hasorna på ett likadant fordon med en chaufför bakom ratten.

– Vi ser förarna som världens bästa sensorer, och vi tror att automatiserade efterföljande konvojer kan göra det möjligt för dagens förare att vara mer produktiva, säger Peloton Technologys vd Josh Switkes på bolagets hemsida.

Begränsat till ett följefordon

Deras nya system innebär full autonomi på nivå 4 för det efterföljande förarlösa fordonet. Lastbilarna kommunicerar genom V2V (vehicle-to-vehicle cummunications), uppbackat av radarbaserad autobroms och algoritmer för fordonskontroll. Hos Scania pågår testverksamhet med samma typ av lösning, men medan den svenska tekniken låter flera förarlösa lastbilar följa ett ledarfordon – antyder Peloton att deras teknik i dagsläget är begränsad till ett följefordon.

Det amerikanska bolaget utlovar dock att deras teknik snabbt ska kunna appliceras på en mängd olika vägavsnitt, samt under en rad av olika trafik- och väderförhållanden. Detta på mycket kortare tid än vad andra tillverkare kan erbjuda nivå 4-lastbilar som kör solo. Och många verkar onekligen tro på deras lösning – och löften. Peloton har dragit in 732 miljoner kronor i investeringar från bland andra Volvo Group, Intel Capital och BP Ventures. Det rapporterar Tech Crunch.

Sju procent mindre bränsle

Bolaget har sedan tidigare bevisat att deras nivå 1-system (enligt SAE-skalan) fungerar. ”Platoon Pro” är att klassa som en förarassistans. En chaufför sitter även i den efterföljande lastbilen, men den personen styr då bara fordonet – drivlina och bromsar sköts av systemet, som håller ett exakt avstånd till framförvarande lastbil. Platoon Pro används redan av sex kunder, och säkerhetsmässigt har tekniken skött sig prickfritt.

Lastbilarna med systemet har kört upp till 90 procent i konvoj, och i snitt har de dragit sju procent mindre bränsle. Vissa av dem rullar över 110 mil om dagen, och på årsbasis ger det en besparing på 7 000-10 000 dollar. Med det nya systemet L4 Automated Following kan åkerierna dubbla lasten, spara in rejält på sina löner och samtidigt bemöta den rådande förarbristen. Sannolikt innebär det även ett fetare lönekuvert för lastbilschaufförerna.



JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Fordon
Scanias nya partner har redan självkörande bussar på vägarna

Fordon
Mercedes-Benz fjärrstyrda lastbil kommer till Sverige

SVENSKA DAGBLADET

19. Holländare bygger eldriven Porsche 911

Daniel Östlund

Publicerad 2019-06-16

Det är lätt att drömma om en klassisk bil. Det är inte alla gånger lika enkelt att leva med en i verkligheten. Men Voitures Extravert är kanske lösningen på spåren.



Retro och framtid i ett. Eldrivna Porsche 911 har kvar känslan av 1960-talet men är späckad med moderna finesser.

Dagens bilar är inte som de var för ett halvsekel sedan. 1960-talets stilikoner var nätta skapelser i glas och krom och trippade fram på fjortontumsdäck. I dag har vi i stället 14 lager filter mellan människa och maskin, med antisladdsystem, filhållningsassistenter och beskäftiga trötthetsvarnare som säger till när det är dags att ta en paus.

Inte undra på att så många drömmer sig tillbaka; priserna på klassiska bilar har brakat i höjden i takt med en allt mer tilltagande längtan tillbaka till en tid utan suvar.

Men gamla bilar gör sig ofta bäst just på drömstadiet. Att leva med dem kan nämligen vara en prövning, när förgasarnas är griniga och motoroljan dräller ner på garagegolvet. Vad de sedan släpper ut ur avgasrören ska vi inte tala om.

Sedan försöker den förstås, i alla fall om det handlar om en gammal Porsche 911, att göra dina barn föräldralösa genom att kasta dig ut i spenaten med baken före i första bästa kurva. Tidiga Porsche 911 hade många goda egenskaper. Att vara lättkörd var inte en av dem.

Ändå är drömmen så svår att släppa. Tänk att få greppa den tunna rattkransen, pressa ner den stående gaspedalen och glida fram i någonting som inte ser ut som en överdimensionerad brödrost. Tänk om det kunde ske utan att man dräller olja överallt, utan att stora sjok av rost och misär ramlar ur golvet, utan att atmosfären gråter och polarisarna smälter.



Ja tänk, sade holländska Voitures Extravert och byggde en bil som gör allt det där. Deras Quintessenza har inga gamla griniga förgasare och någon olja att drälla har den inte alls. Voitures Extravert Quintessenza är en elbil.

Och ändå är den en gammal Porsche 911 med 1960-talsstilen i behåll. Voitures Extravert har som affärsidé att köpa upp sunda donatorer och plocka ner dem i molekyler. Karosserna syradoppas och svetsas tills de är som nya och sedan fylls de med precis så mycket modern teknik som man kan önska sig.

Framför allt skickar de den gamla boxersexan på soptippen och ersätter den med en elmotor. Tack vare batteripaketets möblering i bilen är viktfördelningen också en annan och bilen lär inte längre ha någon överdriven lust att få visa hur pendeleffekten fungerar i praktiken. Fabriken utlovar 40 mils räckvidd ur det 58 kilowattimmar stora batteriet och med 22 kilowatts snabbladdning ska man kunna få tio mil till på en kvart.

Voitures Extravert lämnar ingen effektsiffra, men vridmomentet lär uppgå till, ehum, 911 newtonmeter. Det räcker till att skicka Quintessenza upp till 100 kilometer per timme på under sex sekunder. Det är inte så 1960-tal.

Men atmosfären är den rätta. När man stirrat en stund ser man att Fuchsfälgarna ser lite stora ut, och varvräknaren, med siffror i den rätta gröna tonen, inte visar något varvtal. Nej, den är egentligen en vridmomentmätare. Instrumenten har ersatts och i stället för bränslemängd och oljetemp visas relevant elbilsinformation. Men stilen är alltjämt 1960-tal.

Gillar du inte 1960-talet? Då går det lika bra att få sin Quintessenza á la Gordon Gecko, i svulstig 1980-talsstil med svällande skärmar och gummiflärp på bakluckevingen. Oavsett vilket samsas dåtid och framtid i ett klimatvänligare koncept. Eller som Voitures Extravert själva beskriver det: "Time travel, done right".







Modern fjädring.

Daniel Östlund *är redaktionschef på branschtidningen Motor-Magasinet.*

ViBilägare

20. Toyotas månbil klar till 2029

Publicerad 2019-07-18, 10:23 **Text Carl Hempel**

Inom cirka 10 år förväntas Toyotas månbil vara färdig. Den japanska biltillverkaren har nu släppt nya uppgifter om rymdprojektet.



Tidigare i år rapporterade Toyota och Jaxa (Japan Aerospace Exploration Agency) att de tillsammans ska utveckla ett fordon som kan användas vid framtida rymdresor. Målet har varit att påbörja en expedition till månen år 2029. Toyota har nu släppt en tidsplan för hur de ska utveckla bilen under de kommande åren.

I år ska man färdigställa de tekniska specifikationer som prototyperna måste leverera. Nästa år ska man bygga och testa fordonets olika delar samt påbörja bygget av en prototyp. År 2021 ska både delarna och prototypen testas för att se om tekniken håller för en slutversion.

Bilen som JAXA och Toyota tänker sig är ungefär sex meter lång och har sex hjul. Den har en trycksatt kabin med sluss och det finns plats för två astronauter eller fyra i nödfall.

Energin lagras i vätgastankar och en bränslecell omvandlar gasen till ström som driver en eller flera elmotorer. Räckvidden uppges vara 1 000 mil. Månbilen har även en utfällbar solcellspanel som kan alstra extra energi.

Jaxas plan för månbilen är att den ska utforska månens båda poler för att försöka hitta vatten där.

GRANTURISMO

21. Ferrari Maranello

Gran Turismo Magazine nr.6 2016

Med 550 Maranello gick Ferrari 1996 tillbaka till sina rötter och producerade äntligen en tvåsitsig frontmotor-GT igen. Den blev mycket populär och uppdaterades till 575 år 2002.



Tjugoårsjubilerande 550 Maranello var en mycket viktig modell för Ferrari. Den markerade en återgång till det GT-koncept som varit så framgångsrikt genom historien och som man ignorerat sedan Daytonan lades ner 1973. Sedan dess hade man satsat stort på mittmotorer, men förmodligen till sist märkt hur en stor del av kundkretsen retade sig på sina mer opraktiska mittmotorbilar och längtade tillbaka till klassiska GT-vagnar.

Det är inget snack om vilken marknad man siktade mot med 550. Regerande världsmästaren i Formel 1, Michael Schumacher, hade börjat köra för Ferrari och 550 lanserades med buller och bång på Nürburgring i juli 1996.



550 Barchetta



Tekniskt var den baserad på 456 GT som kom 1992. Både grundstommen och V12-motorn var i grunden lika, men 550 hade en tio centimeter kortare hjulbas, 250 cm, som i sin tur var tio centimeter längre än den i Daytona.

Maskinens volym på 5 474 kubik gav namn åt modellen, något som kan tyckas lustigt då 456 på traditionellt vis hade döpts efter storleken på en cylinder. Man tog också ut mer effekt ur 550 – medan 456 fick nöja sig med 442 hästar hade 550 hela 485 vid skönsjungande 7 000 varv.

Intressant nog är vinkeln mellan cylindrarna 65 grader, istället för 60 som hos äldre Ferrari-tolvor. Det kan tyda på en inspiration från Dino-maskinerna som var på 65 grader, eller på att man startade med ett blankt papper då tolvorna innan alla var platta 180-gradersmotorer.

Ryktet förtäljer att det var Luca di Montezemolo som under en av sina perioder som Ferrarichef var mannen som låg bakom en återgång till frontmotorkonceptet och därmed en marknadsan-passning som knappast varit Enzo Ferraris grej.

Det tog cirka 30 månader att utveckla modellen och för formen stod som vanligt Pininfarina. Det var designern Lorenzo Ramaciotti som skapade de eleganta linjerna. Han gick sedan vidare och blev chef för Pininfarina innan han pensionerade sig 2005, bara för att bli headhuntad av Fiat/Chryslerchefen Sergio Marchionne till jobbet som designchef för hela den amerikansk/-italienska koncernen, ett jobb han fortfarande har.

Karossen var av aluminium som med hjälp av ett nytt material kallat Feran kunde svetsas fast på ramen av stålrör. Nytt var också ett elektroniskt styrt adaptivt dämparsystem som anpassade sig efter en rad parametrar. Samt ett antispinnsystem som kunde justeras i två lägen, eller kopp-las ur.

Som sagt blev 550 Maranello en omedelbar succé, och som den första i en helt ny modellserie blev den nästan omedelbart uppdaterad på en rad punkter. Man kunde exempelvis välja till effekthöjning eller uppgradera med saker som större bromsar.

I slutet av produktionen, närmare bestämt år 2000, lanserades även en "Barchetta", en öppen skapelse som var en riktig roadster med en fladdrig sufflett som man inte fick ha uppe i över 110 km/h! Den kom att tillverkas i 448 exemplar, plus tolv förseriebilar.

Men det var först efter dryga fem års produktion och ungefär 3 600 (Ferraris produktionssiffror har aldrig varit helt tillförlitliga) byggda bilar som man 2002 ersatte den med 575M.

M i 575M står för modifierad och nyheterna var fler än många trodde. För det första förstorades motorn till 5 750 kubik, därav namnet. Effekten var 515 hk, och det maximala vridmomentet 588 Nm mot 550:ans 569.

Vidare var det första gången man kunde få en automatiserad F1-låda i en tolvcylindrig Ferrari. Samtidigt fick 575 alla andra uppdateringar, exempelvis större bromsar, som var tillval till 550. 2005 var det dags för ytterligare ett steg i utvecklingen då man lanserade ett GTC-chassipaket inklusive en effektstegring till 540 hk samt en öppen variant kallad Superamerica som kom att byggas i 559 exemplar.

550 kom också att användas i tävlingar, trots att den aldrig var avsedd för det. Bland annat var Rikard Rydell med och körde en Prodrive-Ferrari vid ett flertal tillfällen, exempelvis i Le Mans 24-timmars.

Jämfört med sina mittmotorföregångare var bilarna som sagt betydligt mer användarvänliga och det gör att det finns exemplar som gått betydligt mer än vad man är van vid när det gäller Ferrari-bilar. Men de verkar också vara mer driftsäkra än man kanske tror. En lustig sak är att bakbromsarna brukar slitas ovanligt fort, ett resultat av att antispinnfunktionen får jobba hårt med att bromsa bakhjulen när man laddar på. Tidiga fälgar var i magnesium och gjorda av Speedline. De hade en tendens att spricka så 550:orna kallades tillbaka och fick BBS-fälgar i aluminiumlegering istället. Det är viktigt att detta är gjort.

En sak som kan orsaka problem är styrväxeln som kan börja läcka efter cirka 5 000 mils körning, men det är inte speciellt dyrt att åtgärda. Motorn i sig är oerhört robust, de problem man kan få härrör sig mest till läckande vattenslangar.

Sammanfattningsvis är 550 och 575M några av Ferraris bästa bruksbilar och då modellserien nu fyller 20 år har värdet börjat öka en del. För bra lågmilade 550:or begärs det idag uppåt en miljon kronor medan 575M är ännu dyrare.

Mest eftersökta är dock de ovanliga öppna versionerna. En 550 Barchetta såldes nyligen för 504 000 euro och en 575M Superamerica för 481 000 euro. Trots det förmodligen ingen dålig investering på sikt …

Robert Petersson

SLUT